LE COMMERCE ARMÉNIEN D'INDE EN INDE DES MARCHANDS ARMÉNIENS AU XVIIIE SIÈCLE*

par

MICHEL AGHASSIAN

Les marchands arméniens de la Nouvelle-Djoulfa s'engagent dès les années 1630 dans le commerce dit d'Inde en Inde, c'est-à-dire les trafics maritimes dans l'océan Indien et ses annexes, de la mer Rouge à la mer de Chine. Ils s'y déploient avec leurs propres navires ou en confiant leurs marchandises à des fréteurs locaux ou européens. Au XVIIIe siècle ils sont présents dans tous les circuits, en tant que négociants, armateurs, subrécargues, capitaines. L'article s'attache à donner un aperçu de ce commerce arménien par voie maritime, de ses traits dominants comme de son évolution, en s'efforçant de replacer les faits dans leur contexte historique et régional. Il met notamment l'accent sur les relations de partenariat que les négociants arméniens avaient nouées au XVIIIe siècle avec les Britanniques et les Français, et sur les risques que faisaient courir à leurs expéditions, faute d'assurances maritimes, les naufrages, les arraisonnements et les captures en mer. Le déclin s'amorce dans les années 1760, connaît une pause au tournant du siècle, puis s'accélère à mesure que la domination coloniale en Asie prend corps.

* * *

L'expression «commerce d'Inde en Inde» désigne comme son équivalent anglais *country trade*, d'origine tout aussi obscure, le trafic maritime que développèrent entre les pays riverains de l'océan Indien et de la mer de Chine, aux XVIe-XVIIIe siècles, les Européens installés en Asie, notamment sur les côtes de la péninsule indienne[1].

* Cet article reprend plusieurs points développés dans une intervention au colloque international, organisé à Paris en 1998, sur les Arméniens dans le commerce asiatique aux XVIe-XVIIIe siècles. Rédigé il y a neuf ans, il n'a pas été remanié ni révisé; il ne tient donc pas compte de l'apport des travaux, souvent riches de substance, publiés entre-temps sur le sujet. On s'est simplement contenté, pour l'instant, de l'accompagner d'un complément bibliographique.

[1] Sur le commerce d'Inde en Inde en général, voir notamment Dermigny, 1964, tome 2, p. 768-798; Furber, 1976, p. 264-297; Chaudhuri, 1978, p. 191-213. Sur l'histoire de l'océan Indien et de ses communautés marchandes, on peut signaler, pour s'en tenir à trois titres, Chaudhuri, 1985; McPherson, 1993; Toussaint, 1974.

REArm 33 (2011) 187-212.

Compagnies des Indes orientales, agents de ces compagnies opérant pour leur propre compte et négociants venus d'Europe se livreront à cette activité d'abord prudemment, sans chercher à modifier quoi que ce soit, en se contentant le plus souvent de faire emprunter à leurs navires chargés de produits d'Asie, les routes tracées déjà depuis des siècles par les marchands asiatiques. Les échanges continuaient du reste à porter, pour l'essentiel, sur les mêmes marchandises: soie et soieries, toiles de coton, céréales, sucre, opium, bois de construction, métaux (étain, cuivre, fer), etc. Mais ils n'hésiteront à s'y engager pleinement, avec des moyens accrus, que lorsqu'ils se mettront à tirer de gros profits, vers la fin du XVIIe siècle, de leurs opérations d'Inde en Inde, des profits qui offraient aux compagnies européennes la possibilité de disposer en Asie d'un moyen d'autofinancement et aux particuliers, l'espoir de s'enrichir rapidement. Tout en contribuant à activer les échanges entre des régions fort éloignées les unes des autres, les Occidentaux ne tarderont pas à fragiliser puis à bousculer les réseaux traditionnels et les équilibres anciens en créant de nouveaux circuits et en s'appropriant le commerce de certains produits.

Malgré les contraintes des voyages au long cours, le mouvement des navires de commerce s'accélère, donne naissance à deux grands courants d'échanges, l'un reliant l'Inde au golfe Persique, à la mer Rouge et à la côte est de l'Afrique, l'autre la mettant en relation avec les pays de l'Asie du Sud-Est, la Chine et les Philippines. Faisant en quelque sorte la jonction de ces deux courants, et largement stimulé par eux, le trafic de cabotage le long des côtes indiennes connaît aussi au XVIIIe siècle une forte croissance.

Le commerce d'Inde en Inde ne nécessitait pas d'investissements lourds ni de très grosses avances de fonds et pouvait être pratiqué avec des bâtiments de petit ou moyen tonnage. Il comportait cependant autant de risques et d'incertitudes que le commerce maritime avec l'Europe. De plus, pour éviter qu'il ne donne lieu à des opérations hasardeuses, il fallait être parfaitement renseigné sur le mouvement des prix ainsi que sur la provenance et la qualité des marchandises. Les Européens essayaient généralement de surmonter ces difficultés en se reposant sur le savoir-faire de leurs courtiers ou de leurs interprètes hindous et musulmans de l'Inde. Ils s'appliquaient aussi à nouer des relations de partenariat avec les marchands et hommes d'affaires asiatiques, ou du moins avec ceux d'entre eux qui étaient passés maîtres dans ce grand trafic régional. Les négociants arméniens étaient du nombre de ces «maîtres» et leur coopération était d'autant plus recherchée que leur concurrence était redoutée.

Pourtant, sans être de nouveaux venus, les marchands arméniens avaient fait une entrée relativement tardive dans les circuits du commerce d'Inde en Inde, en gros à partir des années 1630. Ceux qui y participaient étaient presque tous originaires de la Nouvelle-Djoulfa (en arménien Nor Djougha), le vaste faubourg d'Ispahan où Chah Abbas avait, entre 1603 et 1605, déporté et établi d'autorité, en leur accordant diverses franchises et quelques privilèges, les notables et les riches négociants (khodja, en persan *khwaja*) d'Arménie orientale. Ils y avaient bâti une ville de belle allure, couverte d'églises, qui n'avait pas tardé à connaître une prospérité étonnante et à devenir le principal centre du florissant négoce international des Arméniens[2]. Mais à partir des années 1660-1670, les descendants de ses premiers occupants commencent à émigrer, poussés par l'insécurité croissante et la dégradation continue de la situation politique et économique dans l'Empire séfévide. Certains d'entre eux gagnent la Russie, d'autres, beaucoup plus nombreux, partent en direction de l'est, vers la péninsule indienne où leur installation prend la forme d'un essaimage (qui se poursuivra jusqu'à la fin du XVIIIe siècle) de colonies permanentes: sur la côte occidentale (à Diu, Surat, Bombay), dans le Nord (à Delhi, Agra, Patna), sur la côte de Coromandel (à San Thomé, Madras, Masulipatam), dans le delta du Gange (à Chinsurah, Chandernagor, Calcutta).

Animées du souci de préserver les liens de confiance et de solidarité au sein de la communauté, ces colonies marchandes maintiennent au fil des ans des rapports étroits avec Djoulfa, dont le clergé et le Conseil de notables sont régulièrement tenus au courant des affaires importantes et parfois sollicités pour apaiser ou régler un conflit.

Si chaque khodja d'un certain rang se devait de posséder au moins un bateau, très nombreux étaient les marchands arméniens qui, pour pratiquer le commerce d'Inde en Inde, s'en tenaient à l'affrètement en confiant leurs marchandises à des transporteurs locaux (Indiens, Parsis, Arabes et autres) ou, de préférence, malgré le coût plus élevé de la location, à des navires européens. Mais qu'elles soient menées par des armateurs ou des affréteurs, leurs opérations prennent progressivement de l'ampleur au point de susciter l'inquiétude puis la grogne de la concurrence. En 1714,

[2] Parmi les ouvrages qui sont venus récemment enrichir nos connaissances sur l'histoire de la communauté de Nor Djougha signalons: Baghdiantz McCabe, 1999; Ghougassian, 1998; Herzig, 1991.

dans un rapport adressé à la direction londonienne de la Compagnie britannique, le Conseil de Madras se désole de voir les Arméniens contrôler au bas mot la moitié du commerce privé de l'Inde avec Manille, la Chine et Pegu[3]. Dix ans plus tard, en 1724, le gouverneur de Madras, James Macrae, trouve bien déplorable le fait que le commerce avec Manille soit entièrement entre leurs mains[4]. En 1727, Joseph Dupleix, à l'époque conseiller de la Compagnie française, constate que les Arméniens continuent à inonder le marché de Manille de produits indiens et souligne la modicité des bénéfices dont ils se contentent[5]. N'empêche que durant l'occupation française de Madras en 1746-1748, le même Dupleix, nommé entre-temps gouverneur général de la Compagnie des Indes, déploie beaucoup d'efforts pour persuader les négociants arméniens de la ville de venir s'établir à Pondichéry de manière à faire du comptoir français un grand centre de commerce. En vain, car les Arméniens «n'étaient guère soucieux de courir l'aventure pondichérienne[6]».

S'il faut résumer, disons que les marchands arméniens étaient présents au XVIIIe siècle pratiquement dans tous les secteurs et tous les circuits du commerce d'Inde en Inde. Ils y participaient en donnant la priorité aux liaisons à grande distance, et c'est à Surat, à Madras, à Bombay et à Calcutta, où se trouvaient leurs plus grands entrepôts et «magasins», qu'ils préparaient habituellement leurs expéditions en direction de l'ouest (vers les ports de Bassora, de Moka, de Djeddah) comme en direction de l'est (vers Pegu, Malacca, Canton, Manille).

L'organisation de ces voyages au long cours devait tenir compte de tout un ensemble de données contraignantes, allant du comportement en mer des vaisseaux au contexte politique lié désormais en Asie aux relations entre les grandes puissances européennes.

L'art nautique fait des progrès notables au cours du XVIIIe siècle: on connaît mieux le régime des moussons et alizés ainsi que les mouvements des courants, les cartes et atlas présentent moins de lacunes et, même si l'on continue encore à naviguer à l'estime, beaucoup de vaisseaux disposent, à partir des années 1750 environ, des instruments d'observation nécessaires pour déchiffrer la longitude en mer.

[3] Quiason, 1966, p. 88-89.
[4] *Ibid*., p. 89.
[5] Martineau, 1920, p. 78.
[6] *Ibid*., 1923, p. 412-413; Haudrère, 1989, vol. 3, p. 984.

Des améliorations sont apportées aussi aux modes de construction des navires afin de réduire leur dépendance à l'égard des éléments, de même que l'on se met, aux alentours de 1770, à protéger par des plaques de cuivre la partie immergée des coques. La longévité moyenne des bâtiments évoluant entre les tropiques ne cesse d'augmenter, passant de 14 à 22 ans, voire plus. Il faut noter encore que les Européens font de plus en plus construire en Asie même les navires destinés à leur commerce d'Inde en Inde (*country ships*). Ce sont souvent des maîtres charpentiers parsis qui les conçoivent dans des ateliers approvisionnés en bois de teck, un excellent matériau abondant et d'accès facile dans ces régions. Des chantiers navals existent à Surat, à Goa, à Bombay, d'autres sont créés à Calcutta, puis en Birmanie, notamment à Syriam et à Rangoun où se font remarquer, vers le milieu du XVIIIe siècle, trois constructeurs arméniens, parmi lesquels un certain Khodja Gregory qui est aussi, en même temps, le *shahbandar* (directeur des douanes) du port de Rangoun[7].

Les relations entre les compagnies des Indes évoluent sous le signe des guerres qui s'enchaînent en Europe et qui trouvent un prolongement en Asie: guerre de la Succession d'Espagne (1701-1714) puis de la Succession d'Autriche (1740-1748), guerre de Sept Ans (1756-1763), conflits armés de la période de la Révolution et de l'Empire. Les grandes compagnies s'y engagent aussi, au gré des circonstances, avec l'appui de troupes mercenaires et des flottes de guerre envoyées dans l'océan Indien. Les Français prennent et mettent à sac Madras (1746), les Anglais enlèvent les comptoirs de Chandernagor (1757) et de Pondichéry (1761), s'emparent à l'improviste de Manille (1762). Les occupations durent rarement plus de deux ou trois ans, les traités signés en Europe rétablissant chaque fois le *statu quo ante*.

Ces conflits provoquent sur mer l'insécurité, perturbent ou ralentissent les échanges. Particuliers et compagnies doivent recourir à toutes sortes d'artifices pour tourner les embargos et éviter les risques de saisie de leurs cargaisons. Les lois maritimes interdisant en principe aux belligérants d'empêcher les navires battant pavillon neutre d'aller à la mer, on voit se répandre l'usage de noms fictifs et de faux papiers de navigation. À bord des navires européens on constate parfois la présence de deux capitaines, l'un fictif représentant le pavillon (neutre), l'autre réel, simple passager, dirigeant *de facto* l'expédition pour le compte du véritable propriétaire du navire et de sa cargaison.

[7] Colless, 1973-1974, p. 6-11.

Ceux qui à l'époque pouvaient se prévaloir de leur appartenance à une nation neutre étaient, entre autres, les Indiens, les Portugais, les Danois et, naturellement, les Arméniens dont les navires et le pavillon étaient de ce fait très demandés[8], en particulier par les Britanniques qui depuis un certain temps déjà commerçaient sous cette couverture avec Manille. Des couleurs que les Arméniens ne cédaient certainement pas sans contrepartie, simplement pour rendre service à des concurrents. Mais apparemment ils n'avaient pas mis en place, à l'instar des Danois[9], un système approprié pour drainer tous les bénéfices de la neutralité.

Les sources nous laissent, hélas, dans l'ignorance, pour le XVIIIe comme pour le XVIIe siècles, de bien des aspects de la navigation de commerce des Arméniens à l'est du cap de Bonne-Espérance. Succincts, imprécis, portant généralement sur des faits isolés, les renseignements et les témoignages qu'elles fournissent nous apprennent peu sur les navires, leur nombre à différentes époques, les équipages, les marchandises embarquées, la fréquence des voyages. Il faudra donc se résoudre à s'en tenir à des bribes d'informations pour saisir quelques traits de cette navigation.

Pour les marchands arméniens la principale difficulté consistait à affréter ou à acquérir, en entier ou en partie, un navire. Ceux qu'ils possédaient en propre étaient de taille moyenne, un peu vétustes, très souvent achetés d'occasion aux compagnies européennes ou à leurs agents.

C'était le cas par exemple des deux navires, le *Saint-Pierre* et le *Saint-Ignace*, achetés au début des années 1720 à la Compagnie française par Isaac Elias, à l'époque pratiquement le seul négociant arménien établi à Pondichéry[10]. Ces deux bâtiments étaient destinés à participer au commerce direct avec Manille.

Alors que deux ou plusieurs marchands arméniens s'associaient volontiers entre eux pour la durée d'un voyage, en vue de réaliser une opération déterminée, ils s'entendaient rarement pour acheter et exploiter en commun un navire. Des documents signalent cependant, sans s'étendre, quelques cas isolés d'acquisition à la part. Le *Salliman* par exemple, qui reliait dans

[8] Sur les couleurs arméniennes, voir plus bas p. 194-195.

[9] Feldbæk, 1991, p. 96-103.

[10] Ce grand négociant, originaire de la Nouvelle-Djoulfa, participera activement, entre 1715 et 1745, aux entreprises des Français à Pondichéry à la fois comme bailleur de fonds, armateur, principal acteur du commerce avec Manille, intermédiaire (notamment dans les négociations avec le *nabab* d'Arcate). Le titre de Chevalier de l'Éperon lui sera décerné en considération des éminents services rendus à la Compagnie française des Indes. Voir Ray, 1999, p. 228-229; Manning, 1996, p. 123, 180-181.

les années 1710 Madras et Manille, appartenait semble-t-il à une centaine de marchands arméniens qui participaient aux dépenses et aux bénéfices chacun à proportion de sa part, en d'autres termes du capital engagé[11]. Quelque soixante-dix ans plus tard, en 1782, on voit des marchands arméniens de Carnicobar, une île au sud de l'archipel des Andaman, s'associer pour acheter à des corsaires français moyennant 25 000 roupies le *Favorite*, un navire anglais capturé sur le parcours Madras-Calcutta[12].

Il n'était pas rare en revanche de voir un marchand arménien partager la propriété d'un navire avec des membres d'autres nations. Ainsi, en 1724, Khodja Panos et Tonapa Mudalare, un négociant hindou, s'associent à Madras pour acquérir le *Marsalami*, destiné à être armé régulièrement à destination de Manille[13]. En 1727, Mahé de La Bourdonnais entreprend le commerce d'Inde en Inde en achetant avec Isaac Elias et un négociant britannique le *Pondichéry*, un vaisseau de 450 tonnes, pour 28 500 livres tournois[14]. En 1750, deux Espagnols de Manille sollicitent un marchand arménien de Madras, Gregory de Jacob, en vue d'acquérir en commun le brigantin *Sta Ana* que les Frères dominicains s'apprêtaient à céder pour 16 000 pagodes[15]. Enfin, en 1780 on note la présence à Macao d'un bâtiment appartenant à un Arménien et à un Grec, tous deux de Madras[16].

Lorsque la concurrence faisait baisser les bénéfices tirés des échanges ou du transport de fret, certains marchands arméniens n'hésitaient pas à se défaire de leur bien. C'était sans doute le cas de Aratoon Lazare qui cède en 1721 la *Madone de Salut*, un navire de 200 tonnes, à un négociant français de Chandernagor pour 11 000 roupies[17], et celui aussi de Félix Saffar qui vend en 1735 l'*Edouard*, un navire de 300 tonnes, à Dupleix, alors gouverneur de Chandernagor, pour 9 500 roupies[18].

[11] Quiason, 1966, p. 107 (n. 116).
[12] Toussaint, 1989, p. 276.
[13] Quiason, 1966, p. 107 (n. 116).
[14] Martineau, 1920, p. 545; Haudrère, 1989, vol. 3, p. 611.
[15] Quiason, 1966, p. 66. La pagode indienne valait aux alentours de cette date un peu plus de 8 livres tournois et un peu moins de 4 roupies. Il n'est pas inutile de se rappeler la coexistence à l'époque de deux formes de monnaie: la monnaie de compte, improprement appelée «imaginaire» (la livre sterling, la livre tournois, le peso espagnol, le tuman iranien) et la monnaie métallique, «réelle» (la roupie d'argent, la pagode d'or, le shilling, le réal, etc.). Établies en monnaie de compte, les transactions se réglaient toujours en espèces, en pièces métalliques dont la valeur était soumise aux fluctuations (fortes au XVIIIe siècle) du cours des métaux précieux. Ce qui rend très difficiles les comparaisons tout comme les conversions d'une unité en une autre.
[16] Dermigny, 1964, t. 3, p. 1248 (n. 7).
[17] Ray, 1999, p. 95.
[18] Martineau, 1920, t. 1, p. 313.

Nombreux étaient les armateurs et les négociants arméniens qui cherchaient à confier le commandement de leurs navires à des capitaines anglais, réputés pour leur savoir-faire nautique et leur courage. Généralement ils arrivaient à les engager en leur proposant des salaires et des avantages supérieurs à ceux que leur offraient les compagnies ou les maisons de commerce européennes. La plupart des navires arméniens étaient cependant commandés par des capitaines-marchands arméniens, mais il était plutôt rare de voir, comme au XVIIe siècle, un khodja exercer la fonction de capitaine de son propre bateau. Nous ne savons pas grand-chose en revanche de la composition ni des modalités de recrutement des équipages qui, selon toute vraisemblance», étaient formés en grande majorité de matelots indiens.

Sur les registres du Mouvement annuel des entrées dans le port de Manille, on a relevé des dizaines de noms de capitaines suivis de la mention «de nación armenio», comme par exemple, pour les années 1760, 1770, Esteban de Minas, Eduardo Rafaël, Juan Jacob, Joanes Sorel, Hagabali Satur[19]. Ces indications sommaires, éparses, suggèrent néanmoins une large présence, au XVIIIe siècle, des capitaines arméniens sur les trajets reliant la côte de Coromandel aux trois grands ports marchands de la mer de Chine méridionale, Manille, Macao et Canton. Ils n'étaient pas nécessairement tous aux commandes de navires arméniens, car il leur arrivait aussi d'opérer pour le compte d'autres nations, de se mettre par exemple au service des Espagnols[20] ou des Portugais pour piloter les allers et retours Macao-Manille de leurs barques[21].

Il était très difficile d'identifier de jour un navire arménien par son pavillon et encore moins par son nom. Normalement, il pouvait se faire reconnaître à la mer par un drapeau attaché à la poupe, de forme rectangulaire, orné de l'emblème des marchands arméniens: l'Agneau pascal portant l'étendard de la Vérité, une croix rouge se détachant sur un fond blanc. En fait ce pavillon particulier était très souvent troqué contre celui d'une autre nation, adopté en fonction du lieu de destination du navire. Ainsi, dans les parages de la péninsule arabique celui-ci arborait en règle

[19] Cosano y Moyano, 1986, p. 272-279; Chaunu, 1960, p. 147-198. Quelques noms de navires, d'armateurs et de capitaines arméniens figurent aussi dans les registres du port de Madras: voir Quiason, 1966, p. 43-45, 68-70.

[20] Rappelons que le premier vaisseau espagnol qui venant de Manille toucha le port de Madras, le *San Miguel* en 1678, était commandé par un Arménien nommé John Domingos: *ibid.*, p. 35.

[21] Pires, 1987, p. 42-44.

générale le pavillon mogol, à plus forte raison lorsqu'il transportait des pèlerins musulmans. Mais à partir des années 1740, à mesure que les conflits armés en Europe gagnaient l'océan Indien sous la forme de guerre de course, ce sont souvent des navires de commerce appartenant à des Européens qui se mettaient à arborer, comme on l'a vu plus haut, le pavillon neutre des marchands arméniens.

Les navires de ces derniers portaient souvent des noms choisis aussi en fonction de leur lieu de destination. Ainsi les noms de *Santa Cruz*, de *San Fernando*, de *Santo Domingo* ou de *Santo Thomas* étaient donnés à des bâtiments qui assuraient régulièrement la liaison avec Manille, le bastion du catholicisme en Extrême-Orient. Quelques navires répondaient à des noms de localités indiennes, comme *Arcot*, la capitale de l'ancien Carnatic, au sud-ouest de Madras, ou *Conjevaron*, de Konchêpuram, la ville sainte de l'Inde du Sud. Très peu de noms évoquaient la nationalité, arménienne, du propriétaire. On remarque dans les années 1740 le *Zulpha* de Khodja Marout de Madras, et dans les années 1790, l'*Archak* (prénom masculin) d'Agha Marout de Surat. Enfin, en 1803, on voit arriver dans le port de Madras, en provenance de Manille, le *Fear Armenian* un navire marchand appartenant à Nubar Shamir (petit-fils d'Agha Shamir, une figure de la communauté arménienne de Madras) et à Jean Lature, son associé français[22].

Malgré les nombreuses améliorations apportées à la construction des navires et aux instruments de navigation, les risques de naufrage restaient encore très élevés au XVIIIe siècle. Certes, par rapport au siècle précédent, il y avait diminution, sensible en pourcentage, des naufrages en pleine mer, et en particulier des disparitions «corps et biens». Mais il y avait toujours beaucoup d'accidents et de pertes au mouillage et beaucoup de collisions survenant lors des entrées ou des sorties des ports. De même qu'étaient encore très fréquents les échouements sur des écueils ou des récifs[23].

Rares, incomplètes ou imprécises, les informations fournies par les documents ne permettent guère d'évaluer les pertes subies, aux XVIIe et XVIIIe siècles, par les Arméniens du fait des naufrages et autres aléas de la navigation. Mais il est permis de penser que le coût en vies humaines devait être très élevé car les marchands arméniens avaient l'habitude, quel

[22] Cheong, 1970, p. 16.

[23] Sur les naufrages dans l'histoire (et dans la littérature), on peut consulter *Le Naufrage*, textes d'un colloque réunis par Buchet et Thomasset. Voir en particulier la contribution de Haudrère, p. 55-71.

que soit leur rang, d'accompagner leurs marchandises au cours de ces périlleuses traversées, restant en quelque sorte fidèles à leur image de colporteurs.

Notons cependant que les accidents de navigation ne s'achevaient pas toujours sur un désastre ou un drame. Les circonstances permettaient même aux naufragés de temps à autre de s'en tirer relativement à bon compte. Alexander Hamilton, célèbre capitaine-marchand écossais, rapporte dans ses mémoires le cas d'un marchand «franco-arménien» dont le navire, faisant route de Manille à Batavia, s'était jeté sur un récif à la pointe ouest de l'île de Bornéo, sur les côtes du royaume malais de Sambas[24]. Nous sommes en 1719. La cargaison est constituée principalement de caisses remplies de pièces d'argent espagnoles, le produit des ventes réalisées par ce marchand aux Philippines. Le navire ne peut être remis à flot mais son chargement est, dans sa presque totalité, arraché des eaux par les riverains. Conformément à la coutume locale, c'est le souverain des lieux qui entre en possession du métal précieux alors que le naufragé reçoit à la place, pour un montant équivalent, des perles et de la cire d'abeille, produits qu'il s'empresse d'embarquer sur un bateau chinois à destination de Batavia où leur vente lui procure un confortable bénéfice de 40 %.

Mais il était rarissime de voir le malheur du naufragé adouci de la sorte. Très nombreux étaient au contraire les marchands qui se retrouvaient totalement ruinés par la perte de leur cargaison ou de leur unique navire. Le dernier quart du siècle sera du reste, sur ce plan, particulièrement calamiteux pour les négociants arméniens de Surat. Tout d'abord, à deux reprises, en 1775 et 1782, des tempêtes d'une rare violence s'abattent sur le golfe de Cambay et ravagent complètement le port de Surat. À chaque fois des navires et des marchandises embarquées leur appartenant sont détruits au mouillage. Peu de temps après, en 1783, deux navires lourdement chargés à fret pour le compte de négociants arméniens de la ville font naufrage coup sur coup, l'un sur la route reliant Surat à Bassora, l'autre quelque part entre Bombay et Surat. Si l'on ajoute à cela le pillage par les Mahrates en mer d'Oman des cargaisons de deux navires revenant l'un du Bengale, l'autre de Chine, les pertes essuyées par les marchands arméniens de Surat apparaissent très sévères, près de sept cents mille roupies pour la seule année 1783[25].

[24] Hamilton, 1727, vol. 2, p. 149-150. «French-Armenian»: c'est ainsi que les Britanniques désignaient habituellement à l'époque les Arméniens de confession catholique. Hamilton ne nous donne ni son nom, ni celui de son navire.

[25] Seth, 1937, p. 249-250.

Victime à répétition de ces événements malheureux, Agha Owenjohn Gerakh (Jacob Gerakheantz), un des grands négociants de Surat, souligne dans une lettre adressée en février 1784 à l'archevêque de Djoulfa l'ampleur du désastre frappant la colonie arménienne dont il évoque, au passage, le déclin et l'appauvrissement continus après une longue période de prospérité[26]. Notons que tout cela arrivait alors que les activités du commerce d'Inde en Inde subissaient encore le contrecoup de la terrible épidémie de peste de Bassora qui, en 1773, en décimant les deux tiers de la population de la ville, avait provoqué l'effondrement des échanges de l'Inde avec le golfe Persique et désorganisé, pour de longues années, le système de relations maritimes et caravanières avec le Proche-Orient.

Au dix-huitième siècle la piraterie, que redoutaient tant au siècle précédent les armateurs et affréteurs arméniens, disparaît quasiment avec l'apparition sur l'océan Indien des marines de guerre des puissances européennes. Mais du coup c'est la course qui prenait pour ainsi dire le relais de la piraterie et dans ce climat de belligérance, le pavillon neutre ne mettait pas toujours les navires qui l'arboraient à l'abri des arraisonnements comme des captures en mer.

En 1706, un navire arménien venant de Manille et se dirigeant vers Madras est arraisonné et lourdement rançonné dans le détroit de Malacca par un vaisseau armé de la Compagnie britannique. En 1712, un autre navire arménien, le *San Juan*, revenant également de Manille, connaît dans les mêmes parages la même mésaventure. Les protestations véhémentes des victimes de ces deux agressions conduisent le Conseil de Madras de la Compagnie, qui mesure les conséquences fâcheuses de ces actes pour le commerce en mer de Chine, à ordonner la restitution des rançons versées[27]. Quelque trente ans plus tard, en avril 1742, l'arraisonnement par les Anglais sur le même trajet d'un navire arménien connaîtra un dénouement analogue. Le *Jérusalem*, commandé par Khodja Melchior, rapportait de Manille du sucre, des cauris, des pièces d'or (une caisse) et des pièces d'argent (13 caisses) appartenant à des négociants arméniens installés à Madras. Suspecté de commercer pour le compte des Espagnols, le navire est déclaré «de bonne prise» et conduit avec son précieux chargement à Madras où les autorités britanniques, après avoir vérifié la destination des

[26] *Ibid.*, p. 250. Agha Owenjohn Gerakh fera bénéficier quelques années plus tard, en 1790, la colonie arménienne de Nor-Nakhitchevan, près de Rostov-sur-le-Don, de ses libéralités en y faisant construire deux écoles et établir une imprimerie (*ibid.*, p. 253-254).

[27] Quiason, 1966, p. 139-140. Rappelons que les grandes compagnies occidentales avaient, de par leurs chartes, le droit d'exercer la justice en Asie.

pièces métalliques et établi la régularité du trafic, rendront aux Arméniens la totalité de leurs biens, le navire avec sa cargaison[28].

En 1748, au plus fort de la guerre opposant l'Angleterre à la France, ce sont deux navires appartenant à des marchands arméniens de Calcutta et revenant, l'un de Bassora, l'autre de Djeddah, qui sont capturés et pillés dans le golfe du Bengale par des bâtiments de guerre britanniques. Les marchands arméniens ne seront que partiellement dédommagés pour les lourdes pertes subies, et seulement à la suite de l'intervention énergique du *nawab* du Bengale, Alevardi Khan, qui avait assimilé ces agressions à des actes de piraterie. Se saisissant de l'occasion, il adresse au gouverneur de Calcutta, en juillet 1749, une lettre patente (*parwana*) annonçant sa décision d'accorder à l'avenir sa haute protection aux marchands arméniens, qu'il considérait comme des bienfaiteurs de son royaume[29].

Les corsaires français n'étaient pas moins à redouter. En 1796 l'*Archak* d'Agha Marout, qui faisait route vers Malacca, est attaqué au large de l'île de Penang par trois frégates françaises, et pillé. Il regagnera Surat, son port d'attache, entièrement délesté de sa cargaison, l'équivalent de 150 000 roupies de marchandises[30].

Tout cela nous montre l'étendue des risques et le caractère multiforme des dangers que le transport maritime faisait courir aux armateurs comme aux affréteurs arméniens. Il est donc permis de s'interroger sur les moyens que ces derniers utilisaient pour protéger les capitaux engagés, ou du moins pour contenir les pertes.

L'usage de l'assurance maritime moyennant le paiement d'une prime ne devait se généraliser en Asie que seulement vers la fin du XVIIIe siècle, avec l'apparition à Calcutta, entre 1777 et 1783, de quatre sociétés d'assurances, dont au moins une à capitaux majoritairement indiens[31]. On connaît assez mal les données sur lesquelles elles s'appuyaient pour fixer les primes, dont les taux étaient assez élevés (6 % de la valeur des biens assurés pour un voyage de Calcutta à Canton, par exemple). Les compagnies européennes avaient, elles, la possibilité d'assurer à Amsterdam ou à Londres non seulement leurs expéditions à destination de l'océan Indien, mais aussi leurs navires qui ne s'y rendaient que pour participer au commerce d'Inde en Inde[32].

28 Dodwell, 1917, p. 263, 267; Quiason, 1966, p. 105 (n. 69).
29 Sinha, 1956, p. 68; Chaudhury, 1995, p. 39.
30 Seth, 1937, p. 251-252.
31 Marshall, 1976, p.71-72.
32 Crowhurst, 1977, chap. 3.

Confrontés aux risques du transport par mer, et faute d'assurances maritimes, beaucoup de négociants européens et asiatiques essayaient de se mettre à l'abri en recourant au «prêt à la grosse aventure». Un procédé fort ancien, très répandu en Europe jusqu'au XVIe siècle et même au-delà et qui était encore largement utilisé, au XVIIIe siècle, dans les grandes places d'Asie, de Surat à Bantam, à Madras comme à Calcutta et à Macao[33]. Le contrat à la grosse met au départ en présence deux partenaires, associés pour la durée d'une opération déterminée: un emprunteur qui s'apprête à embarquer des marchandises pour un voyage, et un prêteur qui lui fournit l'argent nécessaire à cette expédition. En cas de sinistre, de pertes par suite de naufrage par exemple, l'emprunteur n'a rien à rembourser; si le navire et sa cargaison arrivent à destination en bon état («en cas d'heureuse arrivée»), il est tenu de rendre au prêteur la somme avancée, majorée d'un intérêt (le «change maritime») dont le taux est généralement très élevé: de 15 à 30 % en temps de paix. Ce taux tient compte à la fois de la durée du voyage et des risques liés à celui-ci, le contrat pouvant porter sur le navire et son chargement («le corps et les facultés»), uniquement sur la cargaison (*respondentia*) ou sur le bâtiment exclusivement (*bottomry loan*). Le prêt à la grosse apparaît bien comme une sorte de contrat d'assurance maritime mais aussi, et surtout, comme un instrument de crédit à court terme, voire comme un placement.

Les marchands arméniens eux aussi, à l'intérieur de leur vaste réseau en Asie, faisaient voyager argent et marchandises en recourant aux mécanismes de ce genre d'opérations, au moyen de contrats rédigés dans un arménien parsemé de mots d'origine persane et hindi. Dans ce contexte, le terme *avak* désignait toute somme d'argent prêtée à très fort pourcentage d'intérêt à un voyageur se rendant dans un autre pays, en même temps que la promesse du remboursement de la somme due, à échéance fixe, au prêteur ou à un représentant de celui-ci[34]. Lorsque le risque de perte du capital engagé était lié à la fortune de mer, l'*avak* correspondait au *covayin vark'* (prêt maritime), la variante arménienne, pratiquée de longue date, du prêt à la grosse aventure. Il se présentait alors sous deux formes: le prêt à risque unique, *ek gushi avak*, pour un voyage aller, et le prêt à

[33] Voir, entre autres, Dermigny, 1964, t. 2, p. 759-767, et Marshall, 1976, p. 70-71. Pratiquement tous les ouvrages qui en viennent à traiter du commerce d'Inde en Inde, signalent le recours au prêt à la grosse aventure.

[34] Sur l'*avak* et les transferts d'argent, voir Khatchikian, 1967, p. 260-263. Notons que lorsque la dette était remboursable à un correspondant du prêteur, dans un autre pays et en une monnaie différente, le rôle de 1'*avak* pouvait être assimilé à celui de la lettre de change.

double risque, *do gushi avak*, pour un voyage aller et retour. On distinguait aussi, selon que le prêt était ou non assorti d'une clause d'hypothèque, le *jukami avak* et le *bi jukami avak*[35].

Les contrats d'*avak* de la période 1680-1740, conservés dans les archives, portent, à quelques exceptions près, sur les mêmes trajets que ceux couramment suivis par les *country ships* des Européens soit, au départ des ports indiens: Surat-Bassora, Calcutta-Surat, Calcutta-Bassora, Chandernagor-Djeddah, Madras-Manille, sans oublier l'itinéraire, familier aux marchands arméniens, conduisant de Surat à Bandar-Abbas puis, par un chemin caravanier, à Ispahan[36]. Les taux pratiqués étaient assez proches des taux qu'appliquaient les Européens pour leurs prêts à la grosse et tenaient compte des mêmes paramètres: durée du déplacement, état du navire, valeur des biens transportés, sécurité sur le trajet, etc.

Sans être illicite, le prêt à la grosse, et donc aussi le prêt sous forme d'*avak*, n'avait pas d'existence légale car il n'était pas en conformité avec les prescriptions canoniques ou coraniques interdisant l'usure qui à l'époque qualifiait tout profit, aussi modique soit-il, retiré d'un prêt d'argent. Il était cependant justifié, même aux yeux des autorités religieuses, lorsque le prêteur courait indiscutablement le risque de perdre le capital engagé. Malgré cela, beaucoup de contrats comportaient des clauses ou faisaient appel à des artifices comptables pour dissimuler le prêt à intérêt, qu'il soit ordinaire ou à la grosse. Ce n'était pas le cas des contrats conclus entre négociants arméniens où les taux d'intérêt étaient presque toujours, quel que soit le montant de la prime, ouvertement mentionnés. Cette «transparence» peut sans doute s'expliquer par les liens particuliers unissant de très longue date l'Église et le négoce arméniens[37].

La nécessité de s'adapter aux rivalités qui se développaient entre les «nations» se livrant au commerce d'Inde en Inde entraînera au XVIII[e] siècle quelques changements dans les pratiques des négociants arméniens, qui ne pouvaient plus en effet se satisfaire de la relative autonomie dont ils jouissaient grâce à leurs navires, ni continuer à se partager entre eux les risques et profits de leurs voyages. Surmontant leur méfiance, ils se mettent donc de plus en plus souvent à charger leurs marchandises à fret sur les navires de leurs concurrents européens, dont ils se prennent aussi

[35] Khatchikian, 1988, p. 161-168. Voir aussi Herzig, 1991, p. 254-257, et Baghdiantz McCabe, 1999, p. 228-233.

[36] Khatchikian, 1988, p. 161-168.

[37] Herzig, 1991, p. 238-239; Du Passage, 1950, col. 2372-2390.

à financer à l'occasion les expéditions par le biais de prêts à la grosse ou d'autres placements.

L'affrètement permettait naturellement de pratiquer le commerce d'Inde en Inde en s'affranchissant des coûts et des contraintes qu'entraînaient l'acquisition d'un navire, son entretien et son équipement. En outre, il demeurait le meilleur moyen de s'insérer dans les réseaux de ce trafic maritime, et sans doute aussi de nouer des relations avec les agents des différentes compagnies des Indes. Lorsque le fret se faisait rare pour les destinations lointaines, ce qui arrivait fréquemment dans les années 1700-1730, les marchands arméniens étaient parfois les seuls à disposer de produits à transporter de tel port à tel autre, et donc les seuls en mesure de compléter, à l'aller comme au retour, le chargement des vaisseaux des Européens, procurant ainsi à ces derniers une partie non négligeable des capitaux nécessaires à leurs expéditions en direction de l'ouest, vers le golfe Persique et la mer Rouge, comme en direction de l'est, notamment vers Manille[38].

Très disputé, le transport du fret des marchands arméniens donnait de temps en temps lieu à des incidents lorsque les grandes compagnies essayaient de s'en réserver le monopole. Ainsi, en 1743 puis en 1749 les autorités britanniques de Madras interdiront à des marchands arméniens de charger leurs produits à fret sur des navires portugais et français et feront la sourde oreille aux vives protestations (pétitions à l'appui) de plusieurs grands négociants établis à demeure dans cette ville, tels Thaddeus Aga Piry, Khodja Joanes Maul, Joseph Marot, Jacob de Gregorio, Petrus Uskan[39]. Mais les réactions des Arméniens, confrontés à l'arbitraire, pouvaient prendre aussi une autre tournure. En 1738, dans le port de Chandernagor, Dugard et Carvalho, respectivement capitaine et subrécargue du *Balocopal*, armé pour Manille par Dupleix, débarquent du navire des marchandises appartenant à des affréteurs arméniens pour charger à la place leurs propres marchandises. Le procédé provoque la colère des affréteurs et l'indignation dans la colonie arménienne. Lorsque Dupleix prend connaissance de l'affaire, il en comprend le danger et achète en toute hâte un petit navire pour prendre les balles restées en souffrance. Mais il était trop tard: entre-temps les marchands arméniens s'étaient accordés pour louer un navire anglais, le *Sagrapaly*, et l'avaient fait partir, lourdement chargé, aussitôt après le *Balocopal*[40].

[38] Manning, 1996, p. 125-127; Ray, 1999, p. 227-229; Marshall, 1976, p. 80.
[39] Quiason, 1966, p. 90, 108 (n. 124).
[40] Martineau, 1920, t. 1, p. 343-344.

Hormis les cas comme celui-là, pour ainsi dire de force majeure, les marchands arméniens s'associaient rarement entre eux pour affréter ensemble la totalité d'un navire, et préféraient généralement prendre en location, seuls ou à plusieurs, au tonneau ou à forfait, une quote-part du navire. Seuls les grands négociants pouvaient en effet se permettre, à l'époque, de prendre un vaisseau en location, de l'équiper et d'engager l'équipage nécessaire au voyage. C'était le cas par exemple d'Israël Sarhad, une des figures marquantes du négoce arménien à Calcutta, qui avait en 1702 affrété auprès de la Compagnie britannique un vaisseau de fort tonnage, le *Colchester*, afin de se mêler plus activement au trafic reliant le Bengale au golfe Persique[41]. Mais l'affrètement portant sur le navire entier comportait aussi quelques inconvénients qui pouvaient se révéler fâcheux. Un bon exemple est celui de ce négociant arménien de Surat qui en 1714 avait loué moyennant 12 000 roupies un vaisseau anglais pour l'armer à destination du golfe Persique. N'étant pas parvenu à réunir suffisamment de marchandises, il verse 2 000 roupies pour prolonger la durée de location fixée par le contrat. Le navire finalement quitte le port de Surat avec un chargement de tout juste 10 000 roupies, et l'opération se solde par une perte élevée[42].

Sollicités de plus en plus par les Européens, compagnies et particuliers, très souvent en panne de liquidités, les négociants arméniens se mettent à leur apporter de l'argent non seulement par le biais de l'affrètement d'espaces, mais aussi sous d'autres formes comme, par exemple, l'acquisition et l'exploitation en commun de navires (voir plus haut p. 192-193), le prêt à intérêt, du prêt ordinaire (à des taux s'inscrivant entre 7 et 10 %) au prêt à la grosse, ou encore l'investissement dans des parts de navire pour une opération déterminée, avec répartition des bénéfices au prorata des capitaux engagés. Dans les années 1720 et 1730, des marchands arméniens se laissent tenter par cette dernière forme de placement en prenant des parts (jusqu'à 18 %) sur des navires armés par la Compagnie française à destination de Moka, d'Aceh, au nord-ouest de Sumatra, et de Manille[43]. Au cours de cette même période d'autres marchands arméniens organisaient en partenariat avec des négociants hindous et musulmans du Coromandel des voyages en direction de la péninsule malaise et à destination de Manille, toujours[44].

[41] Furber, 1976, p. 315-316.
[42] Das Gupta, 1979, p. 156.
[43] Manning, 1996, p. 82-84.
[44] Arasaratnam, 1984, p. 125-129.

Dispersés dans les archives des compagnies des Indes orientales, les archives portuaires, les récits de voyage des Européens et les manuscrits et papiers de négociants conservés à Djoulfa, les renseignements sur le commerce arménien d'Inde en Inde sont, comme on l'a déjà signalé, disparates, souvent peu détaillés ou imprécis, et portent généralement sur des faits évoqués ou décrits pour leur intérêt propre. Des faits trop isolés en tout cas pour pouvoir fournir la trame d'une histoire susceptible d'être appréhendée dans sa continuité et toute sa cohérence.

Ces renseignements permettent toutefois d'énumérer, mais sans apporter de chiffres, les principaux produits qui alimentaient au XVIIIe siècle le commerce maritime des marchands arméniens. On peut ainsi citer au nombre des produits qu'ils acheminaient vers les ports asiatiques, le salpêtre, la soie du Bengale, le coton du Gujarat, les toiles de coton fines, teintes, imprimées ou peintes (principalement à destination de Manille et, *via* Bassora, de l'Empire ottoman), et l'opium du Bengale et du Bihar (à destination de la Chine et de l'archipel indonésien). Parmi les produits qu'ils faisaient venir en Inde, dont les besoins à l'époque étaient assez limités, on relève les porcelaines de Chine, l'étain de Malaisie, les rubis de Birmanie, le tabac des Philippines, le vin de Chiraz et, surtout, dans une proportion étonnante, l'or et l'argent qui n'étaient pas à proprement parler des marchandises mais correspondaient, dans ce trafic, à l'excédent des exportations sur les importations.

Le commerce arménien d'Inde en Inde atteint son point culminant vers le milieu du XVIIIe siècle[45], au terme de près d'un siècle de développement quasi ininterrompu malgré les conjonctures difficiles et les revers de fortune. On connaît quelques-unes des raisons du succès de ces marchands constamment en mouvement: maîtrise des techniques commerciales, avec le souci de transmettre que semblent annoncer, à la fin du XVIIe siècle, l'ouverture d'une école de commerce à Djoulfa et la publication d'un manuel de commerce arménien à Amsterdam[46]; bonne connaissance des sources d'approvisionnement, des itinéraires, des usages propres à chaque escale; capacité d'adaptation à l'instabilité chronique des marchés asiatiques; présence dans presque tous les métiers de la navigation de commerce où ils font bonne figure comme armateurs, subrécargues, capitaines, pilotes, interprètes. Autre atout: l'accord négocié et conclu en 1688, à Londres, entre l'East India Company (à l'époque

[45] «The Armenian merchants were at the height of their fame and prosperity in the mid eighteenth century», croit pouvoir affirmer Furber, 1976, p. 25.

[46] Sur ce point, mais aussi sur bien d'autres, voir le travail pionnier de Kévonian, 1975.

«Company of Merchants of London trading to the East Indies») et la Nouvelle-Djoulfa représentée par le khodja Panos Kalantar[47]. Aux termes de cet accord, la Compagnie accordait aux marchands arméniens le droit de s'établir, pour pratiquer leurs activités, dans les enclaves qu'elle possédait en Inde. En échange, les Arméniens s'engageaient à commercer avec l'Europe en utilisant exclusivement les vaisseaux de la Compagnie. Mais n'y trouvant pas toujours leur compte, les deux parties contractantes ne tiendront pas tous leurs engagements. Sauf en ce qui concerne le quatrième point de l'accord, qui portait entre autres sur le commerce avec Manille[48]: il donnera lieu au début à des tiraillements mais ensuite, jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, il sera plutôt respecté et permettra aux deux partenaires de se procurer, moyennant les produits indiens, du métal blanc apporté d'Acapulco par le galion de Manille.

C'est du début des années 1760 que l'on peut faire dater le déclin du commerce d'Inde en Inde des Arméniens. L'explication de ce recul réside en grande partie dans l'enchaînement des effets d'une double évolution:

– La dégradation constante du climat politique et de la situation économique en Iran au XVIIIe siècle, détérioration liée à l'affaiblissement puis à la l'effondrement du régime séfévide. Djoulfa subit une pression fiscale insoutenable, perd ses privilèges, connaît des moments graves, difficiles[49]. Certes, elle continue à être considérée comme la métropole du négoce arménien, mais l'initiative ne lui appartient plus et ses relations avec les colonies arméniennes de l'océan Indien se distendent.
– La mainmise de plus en plus prononcée des Européens — grandes compagnies, maisons privées et forces navales confondues — sur l'espace maritime asiatique. Les Britanniques, dont la montée en puissance est impressionnante dans le dernier quart du siècle[50], affirment en particulier leur suprématie dans le commerce d'Inde en Inde qu'ils orientent de plus en plus en direction de la Chine. Dans l'Inde même, la Compagnie britannique étend progressivement sa domination militaire et

[47] Le texte intégral de l'*agreement* figure dans Baladouni et Makepeace, 1998, p. 86-90. Voir aussi Seth, 1937, p. 231-244.

[48] Sur le rôle des Arméniens dans le commerce entre Madras et Manille («Manilha trade»), voir Quiason, 1966, chap. IV, p. 62 et *passim*.

[49] Sur le déclin de la Nouvelle Djoulfa, voir Baghdiantz McCabe, 1999, p. 171-198.

[50] Le nombre de navires de commerce battant pavillon britannique que reçoit le port de Calcutta passe d'une trentaine par an entre 1715 et 1760, à 88 en 1770, à 128 en 1783 et à 575 en 1791 (Marshall, 1976, p. 53-56). Voir aussi Dermigny, 1964, t. 1, p. 72-80.

administrative, bouscule les positions de ses concurrents européens comme de ses partenaires asiatiques, et ne ménage plus son «allié» arménien.

Face à cette situation nouvelle, les marchands arméniens tentent de réagir afin de préserver leurs réseaux, comme leur liberté de mouvement en Asie, et parviennent à conjurer momentanément le déclin annoncé. Ils sont particulièrement actifs, dans la seconde moitié du siècle, en Chine, à Canton et à Macao. En Inde, ils sont encore très présents, au tournant du siècle, dans un certain nombre de villes portuaires: à Surat, où plusieurs hommes d'affaires (parmi lesquels Agha Marout et Agha Owenjohn Gerakh) continuent à prendre une part active au commerce de mousselines et de toiles de coton indiennes à destination de l'Empire ottoman[51]; à Calcutta, où en 1800 un navire en provenance de Manille décharge, pour le compte de négociants arméniens, une grosse cargaison de marchandises et de métaux précieux estimée à un million de roupies[52]; ou encore à Masulipatam, qui prend le relais de Madras pour le commerce d'Inde en Inde des cotonnades du Coromandel. Mais beaucoup de négociants quittent au début du XIXe siècle la péninsule pour s'installer dans l'île de Java, à Batavia et à Surabaya notamment, ainsi qu'à Rangoun, à Penang, à Manille et, aussitôt après sa fondation en 1819, à Singapour. Pendant cette période tourmentée, on voit aussi apparaître quelques aigrefins et trafiquants de haut vol[53].

C'est dans le contexte plus vaste du négoce international des khodjas qu'il faut sans doute chercher les clés de l'évolution du commerce arménien d'Inde en Inde, dont les routes maritimes parfois prolongeaient ou doublaient les routes caravanières en Asie des deux autres trafics contrôlés par la Nouvelle-Djoulfa, l'un orienté vers l'intérieur du continent, l'autre vers l'Europe. Le premier s'appuyait beaucoup sur le grand commerce itinérant dont une image frappante nous est fournie par le fameux registre

[51] Seth, 1937, p. 249.

[52] Cheong, 1970, p. 17.

[53] C'est le cas, par exemple, de Gregory Marcar Baboum, l'associé d'une maison arménienne de Calcutta, résidant à Canton où il se fait remarquer par ses banqueroutes mais aussi par son aplomb. En 1799, il propose à l'East India C° rien moins que d'assumer pendant trois ans le monopole de la vente de l'opium en achetant toute la production du Bengale, à concurrence de 4500 caisses au prix de 550 roupies la caisse. Proposition bien entendu rejetée par la Compagnie britannique (Morse, 1926, p. 325-326, cité par Dermigny, 1964, t. 3, p. 1269).

de Hovhannes Djoughayetsi où ce marchand, commis dévoué et habile d'une famille de négociants de Djoulfa, avait retracé son long voyage (1682-1693) à travers l'Iran, l'Inde, le Népal et le Tibet, décrit ses opérations à Surat, Agra, Patna, Katmandou, et relaté son séjour de presque cinq ans à Lhassa[54].

Le second courant correspondait au commerce à longue distance qui, en conjuguant plusieurs modes de transport, reliait Djoulfa à l'Occident: d'une part à l'Europe méditerranéenne (Venise, Livourne, Marseille) par des itinéraires qui, au XVIIIe siècle, passaient le plus souvent par Alep ou Smyrne; d'autre part à l'Europe du Nord (Lübeck, Amsterdam, Londres) par la route de commerce qui conduisait d'Astrakhan *via* Moscou jusqu'à la mer Baltique. Parmi les produits qui étaient acheminés vers l'ouest figuraient la soie grège, les tissus indiens, les teintures, les pierres précieuses, l'ambre jaune. En échange, pratiquement par les mêmes voies, Ispahan recevait, entre autres, des métaux précieux, des tissus de laine, des cuirs, des objets ouvragés.

Ensemble, ces deux courants d'échanges et les trafics d'Inde en Inde, en s'alimentant mutuellement de leurs produits, permettaient à la Nouvelle Djoulfa, adossée à Ispahan, de drainer les meilleurs articles des deux continents et d'apparaître, jusque dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, comme un des grands relais entre l'Occident et l'Orient[55].

Mais dès la fin du siècle, à mesure que la domination coloniale en Asie prend corps, ce commerce avec des pays lointains décline, les différents trafics s'anémient ou périclitent et ne tardent pas à disparaître dans les premières décennies du XIXe siècle. À l'évidence, le négoce arménien en tant que tel, avec ses propres réseaux, n'avait plus sa place dans une économie mondiale devenue globalement européenne. Bien que durement touchée, la classe marchande arménienne parviendra à s'adapter à cette nouvelle donne en se renouvelant profondément et en s'ouvrant aux formes modernes du capitalisme. Elle se laissera aussi progressivement intégrer ou presque dans les sociétés coloniales en voie de formation, tout en continuant à manifester son attachement aux institutions de l'Église arménienne, à faire entendre sa voix sur l'émancipation de la nation et à financer églises, écoles et imprimeries.

[54] Khatchikian et Papazian, 1984; Khatchikian, 1967, p. 231. Sauvegardé on ne sait comment, ce registre, à la fois livre de comptes et livre de route, est conservé à la Bibliothèque nationale de Lisbonne.

[55] Braudel, 1979, vol. 2, p. 132-133.



La présence arménienne sur les rivages des mers d'Asie au XVIIIe siècle

Bibliographie

Arasaratnam, Sinnappah
1984 «The Coromandel — Southeast Asia trade 1650-1740», *Journal of Asian history*, XVIII, 2, 1984, p. 113-135.

Baghdiantz McCabe, Ina
1999 *The Shah's silk for Europe's silver: the Eurasian trade of the Julfa Armenians in Safavid Iran and India (1530-1750)*, Atlanta (Ga.), 1999.

Baladouni, Vahé, et Margaret Makepeace (eds)
1998 *Armenian merchants of the seventeenth and early eighteenth centuries: English East Company sources*, Philadelphie, 1998.

Braudel, Fernand
1979 *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe -XVIIIe siècle*, Paris, 1979.

Buchet, Christian, et Claude Thomasset (eds)
1999 *Le Naufrage*, Paris, Honoré Champion, 1999.

Chaudhuri, Kirti N.
1978 *The Trading world of Asia and the English East India Company, 1660-1760*, Cambridge, 1978.

Chaudhuri, Kirti N.
1985 *Trade and civilisation in the Indian Ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985.

Chaudhury, Sushil
1995 *From prosperity to decline: eighteenth century Bengal*, New Delhi, 1995.

Chaunu, Pierre
1960 *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*, Paris, 1960.

Cheong, W. E.
1970 «Changing the rules of the game (the India-Manila trade: 1785-1809)», *Journal of Southeast Asian studies*, I, 2, 1970, p. 1-19.

Colless, B. E.
1973-1974 The traders of the pearl: VI. The Burman Peninsula, *Abr-Nahrain*, XIV, 1973-1974.

Cosano y Moyano, Jose
1986 *Filipinas y su real hacienda (1750-1800)*, Cordoba, 1986.

Crowhurst, P.
1977 *The Defence of British trade, 1689-1815*, Londres, 1977.

DAS GUPTA, Ashin
1979 *Indian merchants and the decline of Surat, 1700-1750*, Wiesbaden, 1979.

DERMIGNY, Louis
1964 *La Chine et l'Occident: le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris, 1964.

DODWELL, H.
1917 *A Calendar of the Madras Records, 1740-1744*, Madras, 1917.

DU PASSAGE, H.
1950 «Usure. III. La doctrine à partir du XVIe siècle», in *Dictionnaire de théologie catholique*, t. 15, 1950, col. 2372-2390.

FAVIER, René
1997 *Les Européens et les Indes orientales au XVIIIe siècle*, Gap — Paris, Ophrys, 1997.

FELDBÆK, Ole
1991 «Country trade under Danish colours: a study of économies and politics around 1800», *in* K. R. Haellquist, ed., *Asian trade routes*, Londres, 1991, p. 96-103.

FURBER, Holden
1976 *Rival empires of trade in the Orient, 1600-1800*, Minneapolis, 1976.

GHOUGASSIAN, Vazken S.
1998 *The Emergence of the Armenian diocese of New Julfa in the seventeenth century*, Atlanta, 1998.

HAMILTON, Alexander
1727 *A New account of the East Indies*, Edimbourg, 1727.

HAUDRÈRE, Philippe
1989 *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, *1719-1785*, Paris, 1989.

HAUDRÈRE, Philippe
1999 «Naufrages sur la route maritime vers les Indes orientales au XVIIIe siècle», *in* Christian Buchet et Claude Thomasset (eds), 1999, p. 55-71.

HERZIG, Edmund
1991 The Armenian merchants of New Julfa, Isfahan: a study in pre-modern Asian trade (Ph. D. thesis, University of Oxford, 1991).

KÉVONIAN, Kéram
1975 «Marchands arméniens au XVIIe siècle: à propos d'un livre arménien publié à Amsterdam en 1699», *Cahiers du Monde russe et soviétique,* XVI, 2, 1975, p. 199-244.

KHATCHIKIAN, Chouchanik
1988 *Les marchands arméniens de Nor Djougha et leurs relations commerciales avec la Russie aux XVIIe-XVIIIe siècles* (en arménien), Erevan, 1988.

KHATCHIKIAN, Lévon
1967 «Le registre d'un marchand arménien en Perse, en Inde et au Tibet (1682-1693)», *Annales ESC*, XXII, 2, 1967, p. 231-278.

KHATCHIKIAN, Lévon, et H. Papazian (eds.)
1984 *Le registre de Hovhannes Ter Davtian Djoughayetsi* (en arménien), Erevan, 1984.

MANNING, Catherine
1996 *Fortunes à faire: the French in Asian trade, 1719-1748*, Aldershot, 1996.

MARSHALL, P. J.
1976 *East Indian fortunes: the British in Bengal in the eighteenth century*, Oxford, 1976.

MARTINEAU, Alfred
1920, 1923 *Dupleix et l'Inde française*, t. 1, Paris, 1920; t. 2, Paris, 1923.

MCPHERSON, Kenneth
1993 *The Indian Ocean: a history of people and the sea*, Delhi, OUP, 1993.

MORSE, H.B.
1926 *The Chronicles of the East India Company trading to China, 1635-1834*, Oxford, 1926.

PIRES, Benjamin V.
1987 *A Viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, 2e éd., Macao, 1987.

QUIASON, Serafin D.
1966 *English «country trade» with the Philippines, 1644-1765*, Quezon City, 1966.

RAY, Indrani
1999 *The French East India Company and the trade of the Indian Ocean*, New Delhi, 1999.

SARKISSIAN, Margaret
1987 «Armenians in South-East Asia», *Crossroads*, III, 2-3, 1987, p. 1-33.

SETH, Mesrovb J.
1937 *Armenians in India, from the earliest times to the present day*, Calcutta, 1937 (repr. New Delhi 1983).

SINHA, Narendra K.
1956 *The Economic history of Bengal*, vol. 1, Calcutta, 1956.

TOUSSAINT, Auguste
1974 *L'océan Indien au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1974.

TOUSSAINT, Auguste
1989 *«Avant Surcouf»: corsaires en océan Indien au XVIIIe siècle*, Aix-en-Provence, 1989.

Bibliographie complémentaire

Abdullah, Thabit A.J.
Merchants, Mamluks, and murder: the political economy of trade in eighteenth-century Basra, New York, State University of New York Press, 2001.

Aslanian, Sebouh
«Trade diaspora versus colonial state: Armenian merchants, the English East India Company, and the High Court of Admiralty in London, 1748-1752», *Diaspora: A Journal of Transnational Studies* 13, 1 (2004), p. 37-100.

Aslanian, Sebouh
«Social capital, 'trust' and the role of networks in Julfan trade: informal and semiformal institutions at work», *Journal of Global History* 1, 3 (2006), p. 383-402.

Aslanian, Sebouh
«The Circulation of men and credit: the role of the *commenda* and family firm in Julfan Society», *Journal of economic and social history of the Orient*, 50, 2 (2007), p. 124-171.

Baghdiantz McCabe, Ina, G. Harlafris, et I.P. Minoglou (eds)
Diaspora entrepreneurial networks: four centuries of history, Oxford – New York, Berg, 2005.

Barendse, R.J.
«Reflections on the Arabian seas in the eighteenth century», *Itinerario*, 25, 1 (2001), p. 25-49.

Bhattacharya, Bhaswati
«Armenian-European Relationship in India, 1500-1800: No Armenian foundation for European Empire?», *Journal of economic and social history of the Orient*, 48, 2 (2005), p. 277-322.

Bhattacharya, Bhaswati
«The 'Book of Will' of Petrus Woskan (1680-1751): some insights into the global commercial network of the Armenians in the Indian Ocean», *Journal of economic and social history of the Orient*, 51, 1 (2008), p. 67-98.

Bhattacharya, Bhaswati
«Making money at the blessed place of Manila: Armenians in the Madras-Manila trade in the eighteenth century», *Journal of Global History*, 3, 1 (2008), p. 1- 20.

Chaudhury, Sushil, et Kéram Kévonian (eds)
Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'ère moderne, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2007.

García de los Arcos, María Fernanda
«¿Rehén del comercio con México? Las Filipinas desde la óptica de un mercader asiático», *in* Carmen Yuste (ed.), *La diversidad*

del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos, Mexico, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, p. 209-228.

HAUDRÈRE, Philippe
Les Compagnies des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858), Paris, Desjonquères, 2006.

KÉVONIAN, Kéram
«Raden Saleh, témoin de la société arménienne de Java», *Archipel*, 76, 2008, p. 205-250.

KUITERS, G.J. Willem
«Law and empire: the Armenians contra Verelst, 1769-77», *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 28, 2 (2000), p. 1-23.

KUITERS, G.J. Willem
The British in Bengal, 1756-1773. A society in transition seen through the biography of a rebel: William Bolts (1739-1808), Paris, Les Indes savantes, 2002.

MENTZ, Søren
«The commercial culture of the Armenian merchant: diaspora and social behaviour», *Itinerario*, 28, 1 (2004), p. 16-28.

MENTZ, Søren
The English Gentleman merchant at work: Madras and the City of London, 1660–1740, Copenhague, Museum Tusculanum Press, 2005.

PEARSON, Michael
The Indian Ocean, Londres, Routledge, 2008.

RAY, Aniruddha
The Merchant and the state: The French in India 1666-1739, Delhi, Manohar, 2004, 2 vol.

SMITH, Carl T. et Paul A. VAN DYKE
«Armenian footprints in Macao», *Revista de Cultura / Review of Culture*, 8 (2003), p. 20-39.

SMITH, Carl T. et Paul A. VAN DYKE
«Four Armenian families», *Revista de Cultura / Review of Culture*, 8 (2003), p. 40-50.

VAN DYKE, Paul A.
The Canton trade: life and enterprise on the China coast, 1700-1845, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2005.